

*“Det enda som är bra med den här dj-a trängselskatten,  
det är att det blivit mycket mindre trafik”.  
Tjänstebilsförare under Stockholmsförsöket*

# Uppvaknanden och obekväma sanningar

En krönika om trafikåret 2006

Förra årets ord var ”klimatförändring”. Tacka Al Gore och det risiga höstvädret för det. Men insikten om att något håller på att hända med vårt klimat dröjde. Så sent som i juli tyckte Fredrik Reinfeldt att miljön inte var en viktig fråga i valrörelsen.

Den 14 juli ökade oljepriset till all-time-high: 78,40 dollar per fat. Diskussionen om peak oil, att vi nu passerat den punkt när hälften av all olja är förbrukad, tog fart.

EU:s ordförande Manuel Barosso verkade inte ha uppfattat vare sig klimatfrågan eller oljediskussionen utan – i den ”mid-term-review” av EU:s vitbok för transporter som kom i somras – skippade han allt prat om decoupling och pratar nu bara om vikten av ökad rörlighet.

Och på hösten kom förre världsbankschefen Stern med sin rapport som pekade på att det blir mycket billigare att åtgärda klimatproblem nu, än att vänta.

## Trängselavgifter blev succé

Den 3 januari startade trängselavgifterna i Stockholm. Redan från början var de en stor succé, oavsett vad Handelskammaren tyckte. Trafiken minskade med cirka 22% över avgiftsnittet, och med runt 15% inne i zonen. Farhågorna om sammanbrott på Essingeleden besannades inte, och handeln påverkades inte negativt. Försöket följdes av en den största utvärdering som ett svenskt trafikprojekt någonsin blivit utsatt för.

Man kan konstatera att yrkestrafik och tjänsteresor är försökets vinnare, även om inga pengar förs tillbaka till kollektivtrafiken i regionen. Om man gör det så blir kollektivtrafikresenärerna naturligtvis vinnare.

De största förlorarna samhällsekonomiskt är faktiskt innerstadsborna, som trots detta är de mest positiva. Detta antyder att våra samhällsekonomiska modeller missar en del positiva värden, till exempel trevligare och attraktivare stadsmiljö.

I många större städer världen runt hindrar trängsel och miljöpåverkan idag en fortsatt hållbar stadsutveckling. Trängselavgifter diskuteras nu i ett stort antal europeiska städer, och många av dem följer noggrant utvecklingen i Stockholm. I USA bestämde man i höstas på federal nivå

att man ska genomföra ett stort antal försök med denna typ av avgifter. I samtliga fall ser man trängselavgifterna inte bara som ett medel för att öka framkomligheten, utan som ett sätt för städerna att kunna behålla sin attraktivitet, och utveckla staden, till gagn för medborgare och näringsliv.

Den nya svenska regeringen gav en förhandlingsman i uppgift att snabbtreda om trängselavgifterna skulle återinföras. Förhandlingsmannen Carl Cederschiöld bestämde ganska snabbt att trängselavgifterna ska tillbaka. Så långt allt väl. Problemet är att han även bestämde att de pengar man får in enbart ska gå till att bygga nya vägar – som snart ger mer trafik och ökad trängsel ...

### **Fler vägar ger mer trafik**

Vi är alltså fast i ett utbudstänkande som handlar om hur vi kan skapa tillräckligt med vägkapacitet för ständigt ökande transportvolym. Vi lever fortfarande enligt ”predict and provide”, dvs vi gör trafikprognoser som pekar på behovet av ökad kapacitet för att tillfredsställa efterfrågan. Prognoserna bildar sen underlag för byggande av ny vägkapacitet, vilken i sin tur ökar efterfrågan till den förutspådda nivån.

Istället borde vi inom trafikområdet övergå till ett efterfrågetänkande. Den enda vägen framåt mot ett hållbart transportsystem är att med klok planering och olika styrmedel försöka påverka efterfrågan. Mobility management – dvs ”mjuka” åtgärder för att påverka resan innan den börjar – blir då ett viktigt instrument. I Stockholm pågick under 2006 landets största mobility management-projekt: trängselavgifterna.

Mer trafik ger ökade utsläpp, bland annat av växthusgaser. Den 20 november sa Fredrik Reinfeldt att Sverige behöver en klimatstrategi. Vilket var en väldig omsvängning från en man som i valrörelsen sa att miljön inte var en viktig fråga. Victor Hugo hade rätt: ingen armé kan stoppa den idé vars tid har kommit.

Någon dag senare sa Leif Johansson, Volvochefen, att bensinskatten borde höjas för att gynna alternativa bränslen. Snabbt ryckte Fredrik Reinfeldt in och sa att han inte vill höja bensinskatten.

Det är långt mellan insikt om problemet, och insikt om de nödvändiga åtgärderna. Frågan är om det finns någon insikt överhuvudtaget.

### **Regionförstoring och moderna transporter**

Efter sju sorger och åtta bedrävelser fick vi under året också en ny transportpolitisk proposition, ”Moderna transporter”. Min mycket korta sammanfattning av den lyder så här: Vi behöver regionförstoring för att ge alla jobb. Detta kommer att generera nytt resande. Resorna bör ske med kollektivtrafik.

För egen del hade jag en förhoppning att man skulle släppa den fixering vid rörlighet som alltid funnits i de svenska trafikpolitiska besluten. Man styrs av ett föråldrat axiom som lyder: ”Sverige är ett avlångt land i utkanten av Europa, och detta måste vi kompensera genom att transportera och röra oss mer.”

Det kanske stämde för 50 år sedan, men verkligheten är en annan idag. Det handlar inte om rörlighet, det handlar om tillgänglighet, dvs att få tillgång till arbete, skola, omsorg etc. Rörligheten i sig är sällan intressant. Många gånger har vi idag en överrörlighet – tomma kalorier, förflyttningar som påtvingats oss av dålig planering och det mystiska väsen som kallas Marknaden.

Samtidigt med regionförstoringen behöver vi en regionförminskning – vi måste se till att vissa funktioner och aktiviteter i samhället kan utföras nära bostaden. Det är dags att ge upp den ensidiga tron på centraliseringens nödvändighet och nytta.

Vill man fortsätta att jobba för regionförstoring, så måste man samtidigt tänka i motsatt riktning. Visst, man kan pendla till jobbet med tåg, men när man sen är hemma bör utbudet i sovorten vara sådant att man inte alltid ska behöva ta sig därifrån om man exempelvis vill gå på bio, besöka läkaren, gå på gymnasium osv.

### **Vi blir nomader igen**

Regionförstoringen gör att vi allt mer nomadiseras. För många är det numer rörligheten och inte anknytningen till en viss plats som binder samman människor. Idag träffas vi på tåget, busshållplatsen och stormarknadens parkering. Vi är inte längre medborgare eller invånare, vi är snarare konsumenter som flyttar oss mellan handelsplatserna.

Resandet är så billigt och enkelt att vi röstar med fötterna. Är inte affären hemmavid bra så åker vi helt enkelt till en annan. Platsen betyder inte lika mycket och vi blir allt mer rotlösa. Så vi är kanske på väg att bli nomader igen. Men vad händer när bränslet blir ännu dyrare?

Vissa arkitekter menar att motorvägslandskapen, med utglesad bebyggelse runt om, är vår tids mötesplatser. Vi möts på stormarknadens parkering, istället för stadens torg, vi möts i billkön framför korsningen. Dessutom menar de att vi bör bejaka den här utvecklingen och försöka göra något bra av denna "urban sprawl".

Själv tror jag inte på denna så kallade utveckling. Vem vill träffas på en refug? Eller kanske ska vi, som i Monty Python-sketchen, bo i en låda på motorvägen?

Städer är alltid bättre än små betongöar mellan motorvägarna.

Jag anser att man bör börja i en annan ände. Vilken stad vill vi ha? Vi bör ställa frågor som: Om den föreslagna bebyggelsen – och aktiviteterna i den – ger denna trafik, vill vi ändå att den ska placeras just här?

Planering behöver inte stanna vid att vara deskriptiv. Den kan också vara normativ och uttrycka en vilja. Bra stadsplanering bör uttrycka viljan att skapa en stad som ger möjlighet till det goda livet.

### Vad kan vi som planerare göra?

Många känner en frustration över situationen idag. Vad kan vi som medborgare, eller för den delen planerare, göra åt problem som klimatförändringarna? Är det överhuvudtaget meningsfullt att jag gör något? Måste det inte lösas på global nivå?

Svaret är att visst måste frågan lösas på global nivå, men det förutsätter medverkan från oss alla.

Achim Steiner, som är chef för UNEP, FN:s miljöprogram, hade en chatt direkt från klimatkonferensen i Kairo. Här är texten, urklipp och oredigerad, inklusive stav- och skrivfel:

**Christer Ljungberg** säger: *What do you think is the most important task in fighting the climate change?*

**Achim Steiner** säger: *There are two tasks at hand. One is to conclude the global frame-work for combating climate change is supported by all nations of the world. Secondly, the other approach is that citizens take action to change national energy-policies, national transport-policies as two examples of major contributours of CO2-emissions.*

Min tolkning av Steiners svar är att de globala överenskommelserna förvisso är viktiga, men för att de ska fungera och få legitimitet, måste vi som medborgare (och planerare) påverka våra beslutsfattare att ändra den nationella politiken, så att vi kan handla på sådant sätt att koldioxidutsläppen minskar. Och med "handla" menar jag här inte i första hand "shoppa", utan snarare "leva".

Se där, det finns en uppgift för oss planerare även 2007.

*Christer Ljungberg  
Trivector Traffic  
2007-01-19*

PS. Om du vill läsa fler av mina synpunkter på hur vi planerar vår trafik och våra städer på ett hållbart sätt kan du gå in på min blogg: [www.ljungbergsblogg.blogspot.com](http://www.ljungbergsblogg.blogspot.com). DS.